

# Grünes Licht für Stadtbusse

**WETTBEWERB** EU-Kommission stellt mehrere Verfahren wegen staatlicher Beihilfen gegen städtische Verkehrsunternehmen ein. Für Waldkraiburg bedeutet dies Planungssicherheit

**W**aldkraiburg ist mit rd. 25 000 Einwohnern die größte Stadt im oberbayerischen Landkreis Mühldorf – und als solche auf einen funktionierenden und attraktiven öffentlichen Nahverkehr angewiesen. Langjährige rechtliche Auseinandersetzungen beeinträchtigten die Fortentwicklung des städtischen Busverkehrs. Nun hat die EU-Kommission für Klarheit gesorgt und neue Perspektiven eröffnet.

1994 wurde in Waldkraiburg ein Stadtbus eingeführt, der die äußeren Stadtteile durch einen achtförmigen Kreisverkehr an das Zentrum anbindet. Die Bürger nahmen den Verkehr positiv auf, die Fahrgastzahlen stiegen, Kostendeckung wurde jedoch nicht erreicht. Der Verkehr, den private Busunternehmen betrieben, wurde von der Stadt subventioniert. 2001 stellte Waldkraiburg die Förderung ein. 2002 übernahmen die Stadtwerke den Stadtbus und betrieben diesen fortan ohne städtische Subventionen. Der Kostendeckungsgrad wurde durch Beauftragung eines privaten Subunternehmers, der die Fahrleistung erbringt, erhöht. Das verbleibende Betriebsdefizit glichen die Stadtwerke Waldkraiburg unternehmensintern durch Gewinne aus ihrem Stromgeschäft aus.

**Umfangreicher Fragenkatalog** | Gerade dieser Defizitausgleich entfachte in der Folgezeit einen heftigen verwaltungsgerichtlichen Streit. Der private Altunternehmer des Stadtbus sprach den Stadtwerken Waldkraiburg eine eigenwirtschaftliche Verkehrsleistung im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) ab. Ihm zufolge verstieß der praktizierte Defizitausgleich gegen europäisches Beihilferecht. Das „Altmark Trans“-Urteil des Europäischen Gerichtshofs (Rs. C-280/00, ZfK 8/03, 1) und das diesem folgende Grundsatzurteil des Bundesverwaltungsgerichts (Az.: 3 C 33.05, ZfK 11/06, 28) brachten keine Klärung. 2008 schaltete sich die EU-Kommission ein. Die Stadtwerke Waldkraiburg, denen durch das Beihilfeprüfverfahren Rückzahlungen drohten, mussten ihre Finanzierung des Stadtbus offenle-

gen und zahlreiche Fragen beantworten. Beraten wurden sie von Rechtsanwalt *Dr. Robert Fischer*, der in der Kanzlei Peters Flechtenschutz Graf v. Carner Käab (PFGC) in München arbeitet. Die EU-Kommission prüfte zwei Jahre lang. Nun stellte sie ihre Prüfungen ein. Die praktizierte Finanzierung wurde als beihilferechtskonform befunden.

Die Stadtwerke Waldkraiburg führen die Einstellung des Beihilfeprüfverfahrens maßgeblich darauf zurück, dass sie den Kostendeckungsgrad des Stadtbus nachweislich erhöht haben, und damit eine Überkompensation, die einen Verstoß gegen europäisches Beihilferecht indiziert hätte, ausgeschlossen werden konnte. Möglicherweise wurde ein Beihilfeverstoß auch im Hinblick auf den sog. Privatinvestortest verneint. Die Stadtwerke Waldkraiburg wiesen die EU-Kommission auf ein großes Fahrgastpotential hin, das in den Stadtverkehr Waldkraiburg

integriert werden kann. Aufgrund der Existenz dieses Fahrgastpotentials ist ein kostendeckender Betrieb des Stadtverkehrs unter den gegebenen Bedingungen im ÖPNV-Markt mittelfristig eine realistische Perspektive.

Mit dem Ende des Beihilfeprüfverfahrens haben die Stadtwerke Waldkraiburg zum ersten Mal Planungssicherheit. Geschäftsführer *Norbert Weigl* möchte diese nutzen, um den Stadtverkehr fortzuentwickeln und an die aktuellen Verkehrsbedürfnisse anzupassen. Sternförmige Stadtbuslinien sollen den bestehenden Kreisverkehr ablösen. Über eine höhere Auslastung, insbesondere durch eine weitere Integration der Schülerbeförderung, soll ein kostendeckender Betrieb erreicht werden – ähnlich wie etwa seit 2004 im 50 km entfernten Rosenheim.

Das Beihilfeprüfverfahren zeigt, dass der kommunale Querverbund nicht per se beihilferechtswidrig ist. Zumindest vorübergehend, insbesondere in der Anfangsphase eines Stadtverkehrs, können ÖPNV-Verluste durch Strom-Gewinne ausgeglichen werden. Die Einstellungsentscheidung der EU-Kommission hat Präzedenzcharakter.

## Zehn Beschwerden

**Abgeschlossene Verfahren:** Vier Verfahren wurden abgeschlossen, da die EU-Kommission keine beihilferechtlichen Bedenken hatte und die Beschwerdeführer dieses Votum nicht widersprochen haben: MVV Mannheim, Geschäftsfeld Verkehr der Stadtwerke Gießen, Busverkehrsdienste in Marburg sowie im bayerischen Waldkraiburg.

**Offene Verfahren:** Zwei Verfahren stehen offenbar kurz vor dem Abschluss; nach informellen Informationen wird die EU-Kommission keine Rückzahlungen fordern. Es geht dabei einerseits um die Bahnen der Stadt Monheim und die Rheinische Bahngesellschaft im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr sowie andererseits um die Emsländische Eisenbahn. Vier weitere Verfahren sind offenbar noch in Arbeit: Dabei geht es um Beschwerden gegen mutmaßliche staatliche Beihilfen an die Berliner BVG, Cottbusverkehr, den öffentlichen Busverkehr in Thüringen sowie gegen das Busunternehmen Scharf.

**Gießen musste nachfragen** | Natürlich freuen sich auch die Gießener, dass die EU-Kommission im Streit zwischen der Stadt und den Stadtwerken Gießen (SWG) einerseits sowie dem überregionalen Nahverkehrsanbieter Abellio und seiner hessischen Tochter, der Verkehrsgesellschaft Mittelhessen (VM) andererseits der Auffassung der Stadt und der SWG gefolgt ist. „Diese Entscheidung befriedigt uns zutiefst, bestätigt sie doch unsere Haltung in allen wichtigen Punkten“, sagte SWG-Vorstandsvorsitzender *Manfred Siekmann*. Doch die Information, dass das Verfahren eingestellt wurde, erhielten sie nicht etwa von der Kommission, dem Bundesverkehrsministerium oder dem hessischen Verkehrsministerium. Bekannt wurde die Entscheidung erst durch eine Information des Bayerischen Verkehrsministeriums an die Stadtwerke Waldkraiburg. Erst auf Nachfrage der SWG hat das Bundesverkehrsministerium die Einstellung des Verfahrens bestätigt.

Temo